

*Bartłomiej Nowak*\*

## **Akty terroryzmu w lotnictwie cywilnym a tokijsko-hasko-montrealski system międzynarodowego lotniczego prawa karnego**

### **Uwagi ogólne**

Gwałtowny rozwój komunikacji lotniczej w ostatnim stuleciu, będący w pewien sposób wskaźnikiem nasilenia rozwoju stosunków międzynarodowych w sferze politycznej, gospodarczej i kulturalnej, przyniósł poważny wzrost liczby aktów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu międzynarodowego lotnictwa cywilnego. Ze względu na ich natężenie oraz zagrożenie dla życia i zdrowia ludzkiego spowodowało to podjęcie na forum międzynarodowym odpowiednich kroków zmierzających do ograniczenia i w końcu wyeliminowania tego typu przestępstw oraz ukarania sprawców.

Pierwsze akty terroryzmu powietrznego pojawiały się już w latach 30. ubiegłego wieku, jednakże stosunkowo liczne przypadki bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi miały miejsce w szerszym zakresie w latach 50. Od 1961 r., kiedy to znaczna liczba samolotów, głównie samolotów linii amerykańskich, została uprowadzona na Kubę, zagadnienie to nabrało szczególnej ostrości. Lata następne wskazywały na globalny wzrost tego procederu, co ostatecznie doprowadziło do włączenia aktów bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi do prac Komitetu Prawnego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization – ICAO). Efektem prac Komitetu było przyjęcie w 1963 r. konwencji o przestępstwach i niektórych innych czynach dokonanych na pokładzie statków powietrznych, zwanej Konwencją Tokijską.

Konwencja ta normuje zagadnienia jurysdykcji, uprawnienia dowódcy statku powietrznego oraz zasady postępowania organów państwowych w razie czynów

---

\* Mgr **Bartłomiej Nowak** – absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, Wyższej Szkoły Przedsiębiorczości i Zarządzania im. L.Koźmińskiego w Warszawie oraz Uniwersytetu Bradford.

dokonanych na pokładzie w razie uprowadzenia statku powietrznego, nie ustalając jednak obowiązku karania przestępców. Mimo minimalnego wymogu jej ratyfikowania przez 12 państw weszła ona w życie dopiero w grudniu 1969 r. Wydaje się, że głównym powodem takiego stanu rzeczy był gwałtowny wzrost uprowadzeń samolotów w latach 1968-69, który spowodował również poważny kryzys w międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Z danych statystycznych wynika, że podczas gdy w latach 1948-1967 dokonano na świecie ogółem 47 porwań, to w samym tylko roku 1968 ich liczba wyniosła 46.<sup>1</sup>

Należy tu także wspomnieć o uprowadzeniach samolotów Polskich Linii Lotniczych „LOT”. Pierwszy taki przypadek miał miejsce 19 października 1969 r. Lecący do Brukseli samolot został zmuszony przez dwóch młodych terrorystów do lądowania na lotnisku Tegel we francuskim sektorze Berlina Zachodniego. Wkrótce potem inny statek powietrzny, który odbywał lot krajowy na trasie Wrocław-Warszawa, zmuszony został przez dwóch uzbrojonych bandytów do zmiany kursu, co w efekcie doprowadziło do lądowania na lotnisku wiedeńskim.<sup>2</sup>

Koniec lat 60. i początek lat 70. cechowało dalsze szybkie tempo wzrostu liczby uprowadzeń statków powietrznych, zamachów bombowych i innych akcji sabotażowych skierowanych przeciwko samolotom i urządzeniom naziemnym. Wynikiem tego była coraz silniejsza presja społeczności międzynarodowej na ograniczenie i karanie rozpowszechniających się czynów bezprawnych, w szczególności aktów terroryzmu na statkach powietrznych oraz wymierzonych w infrastrukturę lotniczą.

W następstwie została przyjęta w 1970 r. w Hadze Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi. Konwencja ta ustanawia obowiązek surowego karania oraz zasady jurysdykcji i postępowania (z możliwością ekstradycji w określonych warunkach) mających wykluczyć bezkarność sprawców. Konwencja zobowiązała też strony do zapewnienia ochrony interesów użytkownika statku, pasażerów i właścicieli ładunków.

Rok po zawarciu Konwencji Haskiej problematyka zapobiegania i zwalczania aktów terroryzmu na statkach powietrznych oraz w stosunku do nich i ich infrastruktury lotniczej ponownie znalazła swoje miejsce w pracach ICAO.<sup>3</sup> Na nadzwyczajnej sesji Zgromadzenia tej organizacji polecono Komitetowi Prawnemu przygotowanie projektu konwencji dotyczącej bezprawnych czynów

---

<sup>1</sup> A.E.Evans, *Aircraft Hijacking: Its Causes and Curve*, „*American Journal of International Law*”, no. 4/1969, s.698.

<sup>2</sup> Szerzej patrz: Z.Galicki, *Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym*, „*Sprawy Międzynarodowe*”, nr 4/1970, s.109.

<sup>3</sup> Rezolucja Rady ICAO z 1969 r. określiła bezprawną ingerencję jako: 1) bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym oraz 2) sabotaż lub zbrojny atak, skierowany przeciwko statkowi powietrznemu używanemu w międzynarodowym przewozie powietrznym lub przeciwko urządzeniom naziemnym, używanym przez ten przewóz.

skierowanych przeciwko międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu, ale innych niż bezprawne zawładnięcie statkami powietrznymi. Zwołana we wrześniu 1971 r. w Montrealu konferencja przyjęła Konwencję w sprawie bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego. Uzupełnieniem tej konwencji był Protokół w sprawie zwalczania bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu przyjęty w 1988 r. w Montrealu, zwany Protokołem Dodatkowym.

### **Terroryzm międzynarodowy a *hijacking***

Terroryzm jest zjawiskiem, które występowało w przeszłości i będzie niewątpliwie występować w przyszłości, o czym świadczą liczne sygnały o zamachach nadchodzące ze wszystkich zakątków świata oraz pojawienie się nowych organizacji terrorystycznych. Co więcej, terroryści w niektórych krajach uważani są za bohaterów walki wyzwolenczej, nie zasługujących na karę czy potępienie, gdyż walczą o moralnie wartościową i szlachetną sprawę, podczas gdy w innych uznawani są za zbrodniarzy. Wydaje się, iż dwoista ocena moralna tych samych czynów popełnionych przez „swoich” i „wrogich” terrorystów jest główną przyczyną tego, że terroryzm obejmuje swym zasięgiem cały świat. Niemniej powinnością całej społeczności międzynarodowej oraz poszczególnych państw jest publiczne potępienie aktów terrorystycznych, jak również skuteczne zapobieganie i przygotowywanie się do walki z tym zjawiskiem.

Według *Słownika wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, terroryzm (łac. *terror*: przestraszyć, groza, trwoga) to: „organizowanie zamachów na członków rządu, ludzi związanych z władzą, na przeciwników politycznych, na osoby innej wiary, rasy, obcokrajowców lub przypadkowych przechodniów, porywanie ludzi, samolotów w celu zdobycia władzy, wywołania atmosfery strachu, zamętu, chaosu, wyrażenia protestu, zyskania korzyści dla jakichś grup, koterii, osób wreszcie bez widocznej motywacji”.<sup>4</sup> Tak więc definiowanie terroryzmu jako stosowanie przemocy dla osiągnięcia celów politycznych (zwłaszcza w ramach zorganizowanej działalności ugrupowań ekstremistycznych w formie uprowadzenia samolotów, zamachów bombowych, zabójstw polityków itp.) oraz wywarcia presji na społeczeństwo i władze w celu wymuszenia ustępstw i korzystnych dla siebie decyzji politycznych, **nie jest jedyną i wyczerpującą definicją terroryzmu**. Co więcej, wydaje się, iż prawdziwy terroryzm charakteryzuje się pewną ideą, pewnym celem nadrzędnym, dla którego w mniemaniu terrorysty nie ma innych środków realizacji jak tylko zastosowanie aktu terrorystycznego. Motywacją terrorysty są więc jakieś wyższe cele, na tyle istotne i ważne dla niego, że wymagające użycia siły czy też rozlewu krwi.

---

<sup>4</sup> W.Kopaliński, *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, Warszawa 1994.

Nie można zapomnieć też o podziale terroryzmu ze względu na szersze i węższe znaczenie. W szerszym znaczeniu terroryzm jest to metoda walki politycznej polegająca na używaniu przemocy. Terroryzmem zazwyczaj posługują się skrajnie radykalne organizacje polityczne, które ze względu na ich nieskuteczność odrzucają inne formy realizacji swych postulatów. Klasyfikacji takiego rodzaju terroryzmu można dokonywać w różny sposób, w zależności od przyjętego kryterium. Z punktu widzenia celów politycznych zakładanych przez organizacje terrorystyczne można je podzielić na: lewackie, prawicowe, nacjonalistyczno-separatystyczne oraz religijne. Bardzo często organizacje korzystają z pomocy państw zainteresowanych destabilizacją sytuacji wewnętrznej u swoich wrogów. Natomiast w węższym ujęciu mamy do czynienia także z terroryzmem państwowym występującym w ustrojach totalitarnych i autorytarnych.<sup>5</sup>

Terroryzm międzynarodowy rozumiany jest więc jako systematyczna przemoc stosowana przez państwo lub grupę polityczną przeciwko innemu państwu lub grupie politycznej. Służą temu wszelkiego rodzaju metody i środki, takie jak: morderstwa, porwania ludzi, samolotów, środki chemiczne, wybuchowe, trujące itd. Celem terroryzmu międzynarodowego jest więc wywoływanie powszechnego strachu oraz stanu zagrożenia. Rozszerzanie się tej formy terroryzmu nasiliło się w szczególności w latach 70.<sup>6</sup>

Porwania samolotów, tzw. *hijacking*, jest zatem tylko jednym z elementów szeroko pojmowanego terroryzmu międzynarodowego. Bezprawne zawładnięcie statkami powietrznymi w większości przypadków skierowane jest nie przeciwko konkretnej osobie, ale przeciwko państwu, do którego należy statek powietrzny, bądź określonej grupie politycznej. Przyczyny takiego działania mogą być bardzo różne, wpływając głównie z pobudek religijnych, ideologicznych, etnicznych i politycznych.

O umiędzynarodowieniu terroryzmu w latach 70. świadczyło zacieśnianie współpracy i systemu „wzajemnych usług” świadczonych sobie przez terrorystów-ekstremistów niejednokrotnie o odmiennych orientacjach politycznych i celach, pochodzących często z różnych państw (w większości przypadków charakteryzujących się daleko idącym fundamentalizmem). Odbywali oni wspólne szkolenia i tworzyli Międzynarodówki: Czarną (faszystowską) oraz Czerwoną (lewacką, o orientacji narodowowyzwoleńczej, do której wchodziły takie organizacje jak ETA, IRA czy OWP). Obie Międzynarodówki współpracowały również ze

---

<sup>5</sup> <http://strony.wp.pl/wp/lukasz.pop/Strona6.html>

<sup>6</sup> Por.: R.Smolski, M.Smolski, E.H.Stadt Müller, *Słownik Encyklopedyczny Edukacja Obywatelska*, Warszawa 1999.

sobą, a wspólnym elementem była walka z rządami krajów, które uważane były za okupantów (hiszpańskim i brytyjskim), a w przypadku OWP z Izraelem.<sup>7</sup>

Raport amerykańskiej Centralnej Agencji Wywiadowczej z 1976 r. wskazywał na powiązania 140 ugrupowań z 50 krajów.<sup>8</sup> O ich międzynarodowym charakterze decydował również fakt uzyskiwania pomocy od niektórych państw, w tym ZSRR i krajów bloku radzieckiego, jak również Korei Północnej, Libii, Syrii, Iraku czy Algierii.

W latach 80. kolejnym celem terrorystów było uderzanie nie tylko w państwa, ale także w struktury międzynarodowe, jak np. ONZ czy NATO. Próbą odpowiedzi na to było tworzenie aktów prawnych przyjmowanych przez większość państw, wspólne akcje społeczności międzynarodowej, jak również współpraca służb antyterrorystycznych różnych krajów. Z drugiej strony działania terrorystów wywołały również państwowy terroryzm wewnętrzny i międzynarodowy, skierowany przeciw grupom terrorystycznym a charakteryzujący się równie nielegalnymi i brutalnymi metodami (np. w krajach Ameryki Łacińskiej). Przykładów mogła dostarczać działalność Argentyńskiego Aliansu Antykomunistycznego czy takie działania jak akcja komandosów izraelskich w Ugandzie przeciwko Palestyńczykom, atak lotniczy USA na obiekty wojskowe w Libii oraz Izraela na siedzibę OWP w Tunezji.<sup>9</sup>

### ***Hijacking a piractwo powietrzne***

Omawiając warunki, w jakich następuje uprowadzenie samolotu oraz cel takiego czynu należy przeprowadzić rozróżnienie pomiędzy *hijackingiem* a aktami piractwa. Jakkolwiek Konwencja Genewska w sprawie morza pełnego z 29 kwietnia 1958 r.<sup>10</sup> przewiduje w artykule 15 możliwość dokonania aktu piractwa przez załogę lub pasażerów zarówno prywatnego statku morskiego, jak i powietrznego, to jednak przewidziane dalej w tym artykule warunki często uniemożliwiają zakwalifikowanie *hijackingu* jako aktu piractwa. Art. 15 stwierdza bowiem, że piractwem jest każdy z wyliczonych poniżej aktów:

1. wszelki nielegalny akt gwałtu, zatrzymania lub wszelki rabunek dokonany dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i skierowany:

a) na pełnym morzu przeciwko innemu statkowi lub samolotowi albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku lub samolotu,

---

<sup>7</sup> Szerzej na temat genezy i działalności OWP zob. G.E.Irani *The papacy and the Middle East: the role of the Holy See in the Arab-Israeli Conflict, 1962-1984*, Notre Dame 1989.

<sup>8</sup> <http://wiem.onet.pl/wiem/014.html>

<sup>9</sup> Por.: <http://wiem.onet.pl/wiem/0098c7.html> oraz G.Dziedzińska, *Spirala terroru*, Warszawa 1981.

<sup>10</sup> „*Dziennik Ustaw*”, nr 33/1963, poz.187.

b) przeciwko statkowi, samolotowi, osobom lub mieniu w miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa,

2. wszelkie akty dobrowolnego uczestnictwa w korzystaniu ze statku lub samolotu, o ile ten, który ich dokonuje, ma świadomość faktów, nadających temu statkowi lub samolotowi charakter piracki,

3. wszelka akcja mająca na celu podżeganie do popełnienia czynów określonych w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu albo świadomie podjęta w celu ich ułatwienia.

W tym artykule chodzi o to, że:

1. Akt piractwa, zgodnie z Konwencją Genewską, może być popełniony na morzu pełnym lub w miejscu nie podlegającym władzy żadnego państwa, podczas gdy przypadki uprowadzenia statków powietrznych zdarzają się głównie w przestrzeni powietrznej podlegającej władzy suwerennej państw.

2. Piractwo określone jest jako „wszelki nielegalny akt gwałtu, zatrzymania lub wszelki rabunek dokonany dla celów osobistych”. Ponieważ *hijacking* przedstawiono wielokrotnie jako wypływający ze względów politycznych (w intencji sprawców), pojawia się wątpliwość, czy zawsze można go uznać za popełniany dla celów osobistych.

3. Akt piractwa jest skierowany przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu albo przeciw osobom lub rzeczom na ich pokładzie. Tego elementu działalności z zewnątrz nie ma w przypadku *hijackingu*.

Tak więc bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym nie może być w wielu przypadkach traktowane jako akt piractwa.

### **Ochrona prawna przed *hijackingiem***

Legalne metody walki z terroryzmem międzynarodowym regulują m.in. Konwencja o ściganiu sprawców uprowadzenia statków powietrznych z 1970 r., Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego z 1971 r., Konwencja w sprawie zapobiegania i karania przestępstw przeciwko osobom korzystającym z ochrony międzynarodowej z 1973 r., Konwencja europejska o zwalczaniu terroryzmu z 1976 r.

W 1998 r. pierwszy pakt przeciwko terroryzmowi podpisały w Kairze 22 kraje arabskie, zobowiązując się do nieudzielania azylu i innej jakiegokolwiek pomocy grupom atakującym inne narody arabskie.<sup>11</sup> Pakt ten był inicjatywą państw borykających się z fundamentalizmem islamskim, jednak na wniosek

---

<sup>11</sup> Azyl sankcjonuje pozostanie cudzoziemca w kraju przyjmującym, z drugiej zaś strony automatycznie odrzuca zasadę jego ekstradycji. Instytucja azylu nie obejmuje osób oskarżonych o przestępstwa pospolite, a także dezertków z armii; z kolei ekstradycji nie podlegają przestępcy polityczni, którym przysługuje prawo azylu politycznego. Przestępcy wojenni i zbrodniarze przeciw ludzkości nie podlegają zwykłemu procedurom ekstradycji.

Libanu nie objęto nim terrorystycznych akcji narodowyzwoleńczych, skierowanych przeciw Izraelowi i okupacji przez niego ziem arabskich.<sup>12</sup>

Wspomniany wyżej system międzynarodowego lotniczego prawa karnego mający na celu m.in. zwalczanie międzynarodowego terroryzmu lotniczego tworzą trzy formalnie od siebie niezależne, jednak w rzeczywistości uzupełniające się i dotyczące pokrewnych zagadnień, umowy międzynarodowe:

1. Konwencja o przestępstwach i niektórych innych czynach dokonanych na pokładzie statków powietrznych – podpisana w Tokio 14 września 1963 r.,
2. Konwencja o ściganiu sprawców uprowadzenia statków powietrznych – podpisana w Hadze 16 grudnia 1970 r.,
3. Konwencja o ściganiu sprawców bezprawnych czynów naruszających bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego – podpisana w Montrealu 1 października 1971 r. oraz Protokół Dodatkowy podpisany w Montrealu 24 grudnia 1988 r.

Wydaje się, iż zasadnicze znaczenie dla systemu międzynarodowego lotniczego prawa karnego mają Konwencja Haska oraz Montrealska, natomiast Konwencja Tokijska odgrywa nieco mniejszą rolę.

### **Konwencja Tokijska a sprawa przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych**

Konwencja Tokijska jest najstarszą w omawianym systemie międzynarodowego lotniczego prawa karnego. Jak już wspomniano, umowa ta zajmuje się takimi kwestiami jak: jurysdykcja, uprawnienia dowódcy statku powietrznego oraz zasady postępowania organów państwowych w razie czynów dokonanych na pokładzie, a także w razie uprowadzenia statku powietrznego, nie ustalając jednak obowiązku karania przestępców. Brak takiego obowiązku, jak również lakoniczne ujęcie samego bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym pozwala na stwierdzenie, iż jest ona najslabiej przystosowana do warunków dzisiejszego świata.

W zasadzie Konwencja Tokijska o samym bezprawnym zawładnięciu statkiem powietrznym mówi niewiele. W artykule 11 stwierdza co następuje:

1. Jeżeli osoba znajdująca się na pokładzie bezprawnie zakłóciła przemocą lub groźbą użycia przemocy eksploatację statku powietrznego znajdującego się w locie, zawładnęła takim statkiem lub objęła nad nim kontrolę albo, gdy ma zamiar dokonać takiego czynu, Umawiające się Państwa podejmą wszelkie stosowne środki w celu przywrócenia lub utrzymania kontroli nad statkiem powietrznym przez jego prawowitego dowódcę.

2. W wypadkach określonych w poprzednim ustępie, każde Umawiające się Państwo, w którym statek powietrzny wylądował, zezwoli pasażerom i załodze

---

<sup>12</sup> M.Ma'oz, *Syria and Israel: from war to peacemaking*, Clarendon Press, Oxford 1995 oraz <http://wiem.onet.pl/wiem/0140.html>

tego statku tak szybko, jak to będzie możliwe, na kontynuowanie ich podróży oraz zwróci osobom uprawnionym statek powietrzny i jego ładunek.<sup>13</sup>

Konwencja Tokijska była niewątpliwie jak najbardziej potrzebna i zwróciła uwagę na fakt, iż sprawy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym powinny być uregulowane w ogólnym akcie o charakterze międzynarodowym. Z drugiej jednak strony fakt, iż niedługo po niej powstała Konwencja Haska dowodzi, iż nawet jak na lata 70. Konwencja Tokijska i jej uregulowania były niewystarczające.

### **Konwencja Haska a bezprawne zawładnięcie statkami powietrznymi**

Każdy przypadek bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym w locie stwarza ogromne niebezpieczeństwo dla znajdujących się na pokładzie pasażerów i załogi. Nie wymaga głębszego wyjaśnienia fakt, że użycie broni palnej podczas porwania w dużej mierze zwiększa możliwość ewentualnej katastrofy lotniczej, która byłaby fatalna w skutkach nie tylko dla pasażerów i załogi, ale także dla ludności oraz różnego rodzaju obiektów i zabudowań znajdujących się na powierzchni ziemi. Dlatego też piloci w takich przypadkach zmuszeni są do wykonywania bez oporu poleceń terrorystów, gdyż ewentualny sprzeciw mógłby zakończyć się tragicznie.

Warto zauważyć, jak wskazuje Z.Galicki, że aspekty finansowe i ekonomiczne również odgrywają przy porwaniach dużą rolę. Jako przykład można tu wymienić wydatki z tytułu zużytego paliwa, opłat lotniczych za ewentualne lądowanie i postój, konieczność zapewnienia dalszego transportu pasażerów i ładunku oraz wiele innych. Oprócz tego niebezpieczeństwo katastrofy, z jakim łączy się porwanie, pociąga za sobą narażenie przewoźnika na ewentualną odpowiedzialność cywilną z tytułu szkód, jakie mogliby ponieść pasażerowie i ładunek. Częste porwania samolotów mogą także wpłynąć na utratę zaufania do konkretnych przewoźników bądź w ogóle do podróżowania drogą powietrzną. Najlepszym tego przykładem jest zamach na WTC z 11 września 2001 r., kiedy to w jego następstwie zaufanie do lotnictwa cywilnego zostało znacznie nadszarpnięte. Co więcej, częste uprowadzenia statków powietrznych należących do konkretnego przewoźnika mogą prowadzić do wyeliminowania go z rynku. Ponadto w przypadku dużej liczby takich uprowadzeń wzrasta prawdopodobieństwo pojawienia się sytuacji niepożądanych, tzn. takich, w których niektórzy z pasażerów mogą znaleźć się w sposób od nich niezależny na terytorium państw, gdzie nie powinni bądź też nie mogą z różnych względów

---

<sup>13</sup> P.Durys, F.Jasiński, *Wybór aktów prawnych do nauki międzynarodowego prawa lotniczego i kosmicznego, Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych*, Warszawa, s.146.



przebywać. Następstwem takiego stanu rzeczy mogą być niewątpliwie poważne konflikty natury politycznej.<sup>14</sup>

Poza znacznym niebezpieczeństwem dla uprowadzonego statku powietrznego w przypadku zmiany jego kursu wzrasta również ogólne zagrożenie bezpieczeństwa innych statków w przestrzeni powietrznej. Powstaje zagrożenie kolizji w powietrzu i pojawia się wspomniana wcześniej możliwość uszkodzenia obiektów na powierzchni ziemi.

Biorąc pod uwagę wszystkie te zagrożenia, Konwencja Haska była odpowiedzią na potrzebę szybkiego opracowania umowy międzynarodowej, która zakwalifikowałaby bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym jako przestępstwo oraz ustanowiła obowiązek ścigania osób winnych popełnienia takiego przestępstwa. Ponadto Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych wzywała państwa do podjęcia odpowiednich środków w celu zapewnienia, aby ich ustawodawstwa wewnętrzne przewidywały własne sankcje prawne przeciwko wszelkim rodzajom bezprawnego zawładnięcia lub innego bezprawnego wykonywania kontroli nad statkiem powietrznym w locie.

Konwencja o ściganiu sprawców uprowadzenia statków powietrznych, została sporządzona i podpisana w Hadze 16 grudnia 1970 r. oraz przyjęta przez 148 państw. Ustanawia ona obowiązek surowego karania oraz zasady jurysdykcji i postępowania (z możliwością ekstradycji w określonych warunkach) mające wykluczyć bezkarność sprawców.<sup>15</sup> Konwencja ta stanowiła niejako odpowiedź na braki Konwencji Tokijskiej, która nie stwarzała dla umawiających się państw obowiązku ekstradycji osób, które dokonały, usiłowały lub zamierzały dokonać aktu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym. Przewidywała natomiast w artykule 16, że przestępstwa popełniane na pokładzie statku powietrznego zarejestrowanego w umawiającym się państwie, mają być dla celów ekstradycji traktowane tak, jakby były popełnione na terytorium państwa rejestracji statku. Ta sama Konwencja w ustępie drugim artykułu 16 mówiła: „*Z zastrzeżeniem postanowień poprzedniego ustępu żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie powinno być interpretowane jako nakładające obowiązek ekstradycji*”.<sup>16</sup>

Konwencja Haska zobowiązuje również strony do zapewnienia ochrony interesów użytkownika statku, pasażerów i właścicieli ładunków. Znajduje to wyraz już we wstępie:

*„Państwa będące Stronami niniejszej Konwencji zważywszy, że bezprawne czyny zawładnięcia statkami powietrznymi w locie lub sprawowania nad nimi kontroli narażają na niebezpieczeństwo osoby i mienie, poważnie zagrażają*

---

<sup>14</sup> Por.: Z.Galicki, *Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym*, op.cit.

<sup>15</sup> M.Żylicz, *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego*, Warszawa 1995.

<sup>16</sup> Zob. Konwencja Tokijska w: P.Durys, F.Jasiński, *Wybór aktów prawnych do nauki międzynarodowego...*, op.cit., s.148.

*eksploatacji linii lotniczych i podrywają zaufanie Narodów świata do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,*

*zważywszy, że czyny takie budzą poważne zaniepokojenie,*

*zważywszy, że aby zapobiec takim czynom istnieje pilna potrzeba podjęcia właściwych środków zmierzających do karania ich sprawców, uzgodniły w niniejszej konwencji co następuje”.*<sup>17</sup>

Widać więc, że Konwencja Haska jest nastawiona na ścisłe i surowe karanie osoby lub osób dopuszczających się czynów uznanych przez umowę za przestępstwa lotnicze a do takich według artykułu 1 należą m.in. porwania samolotów. W cytowanym artykule jest powiedziane, że: „*Jeżeli bezprawnie, przemocą lub groźbą użycia przemocy lub w każdej innej formie zastraszenia dokonane zostaje zawładnięcie statkiem powietrznym przez osobę znajdującą się na pokładzie statku powietrznego będącego w locie, lub przejęcie nad statkiem kontroli albo też usiłowanie popełnienia takiego czynu, lub też współdziałanie z osobą, która popełnia przestępstwo lub usiłuje popełnić taki czyn, to taka osoba popełnia przestępstwo*”.<sup>18</sup> Z kolei artykuł 2 zwraca uwagę na konieczność surowego karania takiego przestępcy przez każde umawiające się państwo.

Konieczne jest tu sprecyzowanie terminu „statek powietrzny w locie”. W świetle Konwencji Haskiej uważa się, że statek powietrzny jest w locie od chwili zakończenia załadowania i zamknięcia wszystkich drzwi aż do momentu, gdy jedno z tych drzwi zostały otwarte w celu wyładowania. Natomiast w przypadku przymusowego lądowania przyjmuje się, że lot trwa aż do przejęcia przez właściwe władze odpowiedzialności za statek powietrzny oraz osoby i mienie znajdujące się na pokładzie.

Bardzo ważnym elementem porozumienia haskiego jest artykuł 3, ustęp 3, który stanowi, że Konwencję Haską stosuje się tylko wtedy, gdy miejsce startu lub miejsce rzeczywistego lądowania statku powietrznego, na pokładzie którego przestępstwo zostało popełnione, jest położone poza terytorium państwa rejestracji tego statku powietrznego, niezależnie od tego czy wykonuje on lot międzynarodowy czy też krajowy. W następnym ustępie mówi się natomiast wprost, że jeżeli miejsce startu i miejsce rzeczywistego lądowania statku powietrznego, na pokładzie którego popełniono przestępstwo, są położone na terytorium tego samego państwa, to w takich przypadkach przepisów porozumienia nie stosuje się. Są jednak pewne wyjątki, o których mówi ustęp następny tegoż artykułu: „*Przepisy Konwencji Haskiej stosuje się bez względu na miejsce startu lub miejsce rzeczywistego lądowania statku powietrznego,*

<sup>17</sup> Konwencja Haska w: P.Durys, F.Jasiński, *Wybór aktów prawnych do nauki międzynarodowego...*, op.cit., s.151.

<sup>18</sup> Ibidem, s.152.

*jeżeli sprawca lub domniemany sprawca przestępstwa znajdzie się na terytorium Państwa innego niż państwo rejestracji tego statku powietrznego*".<sup>19</sup>

Jak już wspomniano, każde państwo związane postanowieniami umowy międzynarodowej podpisanej w Hadze jest zobowiązane do podjęcia w związku z przestępstwami takich środków, jakie będą konieczne dla ustanowienia swej jurysdykcji w sprawach o przestępstwo oraz o każdy inny czyn użycia przemocy w stosunku do pasażerów lub załogi popełniony przez domniemanego sprawcę lub sprawców przestępstwa w następujących przypadkach:

1. gdy przestępstwo zostało popełnione na pokładzie statku zarejestrowanego w tym państwie,
2. gdy statek powietrzny, na pokładzie którego zostało popełnione przestępstwo, ląduje na jego terytorium z domniemanym sprawcą przestępstwa znajdującym się na pokładzie,
3. gdy przestępstwo zostało popełnione na pokładzie statku powietrznego wydierżawionego bez załogi dzierżawcy, którego główne miejsce działalności, bądź stałe miejsce pobytu znajduje się w tym państwie.

Warto wspomnieć, że każde umawiające się państwo ma obowiązek podjęcia również takich środków, jakie będą konieczne dla ustanowienia swej jurysdykcji w sprawie o przestępstwo w przypadku, gdy domniemany sprawca przestępstwa znajduje się na jego terytorium, a państwo to nie wydaje go, zgodnie z postanowieniami artykułu 8 żadnemu z państw określonych w ustępie 1. Ów artykuł 8, ustęp 1 mówi: „Przestępstwo uznaje się za przestępstwo uzasadniające ekstradycję, włączone do wszystkich umów ekstradycyjnych zawartych już między Umawiającymi się Państwami. Umawiające się Państwa zobowiązują się włączyć przestępstwo jako przestępstwo uzasadniające ekstradycję do wszystkich umów ekstradycyjnych, jakie będą zawarte między nimi”.<sup>20</sup>

Przed przejściem do interpretacji artykułu 8 i instytucji ekstradycji warto poświęcić nieco uwagi artykułowi 6, gdyż wydaje się on ważny ze względu na poruszanie problemu jurysdykcji.

Władze państwa, na terytorium którego ląduje statek mają obowiązek przyjęcia i zatrzymania pod nadzorem osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa. Artykuł 6, ustęp 1 stwierdza, że w przypadku, gdy umawiające się państwo, na terytorium którego znajduje się sprawca bądź też domniemany sprawca przestępstwa uzna, że okoliczności danej sytuacji to usprawiedliwiają, zatrzyma taką osobę lub podejmie inne środki zapewniające jej obecność. Oczywiście bezdyskusyjną kwestią jest to, że zatrzymanie lub zastosowanie innych środków powinno być zgodne z prawem danego państwa i może trwać jedynie przez okres konieczny dla przeprowadzenia postępowania karnego lub

---

<sup>19</sup> Ibidem, s.152.

<sup>20</sup> Ibidem, s.153.

dokonania ekstradycji. Warty jest tutaj odnotowania fakt, iż w artykule 4, ustęp 3 Konwencji Haska nie wyłącza jurysdykcji karnej wykonywanej zgodnie z przepisami prawa wewnętrznego, a więc osoba taka winna być zatrzymana pod nadzorem do czasu potrzebnego dla wszczęcia postępowania karnego lub ekstradycji.

W kolejnych ustępach artykułu 6 czytamy, że władze omawianego państwa powinny niezwłocznie po zatrzymaniu przystąpić do przeprowadzenia dochodzenia wstępnego mającego na celu ustalenie faktów i wyjaśnienie okoliczności (ustęp 2) oraz powiadomić o wszystkich podjętych czynnościach i ich wynikach państwo rejestracji statku powietrznego oraz inne państwa, które mogą być zainteresowane w danej sprawie. Państwo, które prowadzi wstępne dochodzenie powiadamia natychmiast wyżej wymienione państwa o jego wynikach i oświadcza, czy zamierza wykonywać swą jurysdykcję (ustęp 4). Nie ma w Konwencji przepisu zabraniającego przyjęcia takiej osoby przez to państwo. Dlatego też *„jeżeli umawiające się Państwo na terytorium, którego znajduje się domniemany sprawca przestępstwa nie wydaje go, zobowiązane jest ono bez żadnego wyjątku oraz bez względu na to, czy przestępstwo zostało popełnione na jego terytorium, przedłożyć sprawę właściwym władzom w celu przeprowadzenia postępowania karnego. Władze te podejmować będą swe decyzje w taki sposób jak w przypadku jakiegokolwiek przestępstwa o poważnym charakterze, zgodnie z prawem wewnętrznym tego Państwa”*<sup>21</sup>

Innym ważnym elementem porozumienia haskiego jest instytucja ekstradycji, która w poprzednich umowach całkowicie nie była uregulowana. Warto przypomnieć, że państwo samo ustala swoją jurysdykcję w przypadku uprowadzeń samolotów na podstawie swojej suwerenności państwowej i poszczególnych przepisów. Jednak dany kraj nie może nie ustalić jurysdykcji nie dokonując ekstradycji, np. powołując się na przestępstwa polityczne. Państwo jest zobowiązane do spełnienia jednej z dwóch czynności: ustalenia swojej jurysdykcji bądź dokonania ekstradycji.

Zagadnienie ekstradycji w poprzedniej Konwencji Tokijskiej zostało delegowane do odpowiednich umów dwustronnych, które niekoniecznie musiały być zawierane pomiędzy poszczególnymi sygnatariuszami. Z reguły umowy ekstradycyjne wyłączały ze swego zasięgu sprawy o charakterze politycznym, a za przestępstwa o takim charakterze – co warto podkreślić – uważane były (przynajmniej w oczach sprawców, ale nie tylko) prawie wszystkie przypadki uprowadzenia statków powietrznych. Jak więc widać minusem umowy tokijskiej był brak możliwości efektywnego karania sprawców *hijackingu* z powodu nieistnienia międzynarodowego obowiązku ekstradycji.

---

<sup>21</sup> Ibidem, s.153.

Temu problemowi wychodzi naprzeciw artykuł 8 Konwencji Haskiej w cytowanym wyżej ustępie 1. Z kolei ustęp 2 tego samego artykułu mówi, że jeżeli umawiające się państwo, które uzależnia ekstradycję od istnienia umowy, otrzyma wniosek o ekstradycję od innego umawiającego się państwa, z którym nie ma umowy ekstradycyjnej, może uznać niniejszą Konwencję za podstawę prawną ekstradycji w związku z przestępstwem. Ekstradycja podlega innym warunkom przewidzianym przez prawo państwa wezwanego: *„Umawiające się Państwa, które nie uzależniają ekstradycji od istnienia umowy, uznają między sobą przestępstwo za przestępstwo uzasadniające ekstradycję na warunkach przewidzianych przez prawo Państwa wezwanego (art. 8, ust. 3). Dla celów ekstradycji między Umawiającymi się Państwami przestępstwo uważa się za dokonane tak w miejscu jego popełnienia jak i na terytorium Państw zobowiązanych do ustanowienia swej jurysdykcji zgodnie z artykułem 8, ust. 1”*.<sup>22</sup>

Godne uwagi są także zapisy artykułu 9 dotyczące kwestii zachowania się dowódcy i państwa przynależności statku w czasie porwania. Zgodnie z ustępem 1, jeżeli popełniono lub usiłowano popełnić jakikolwiek z czynów wymienionych w artykule 1 (tzn.: *„bezprawnie, przemocą lub groźbą użycia przemocy lub w każdej innej formie zastraszenia dokonane zostaje zawładnięcie statkiem powietrznym przez osobę znajdującą się na pokładzie statku powietrznego będącego w locie, lub przejęcie nad statkiem kontroli albo też usiłowanie popełnienia takiego czynu”*), to umawiające się państwa podejmują wszelkie właściwe środki dla przywrócenia lub utrzymania kontroli nad statkiem powietrznym przez prawowitego dowódcę. Natomiast ustęp przewiduje, że w przypadku wystąpienia przesłanek z ustępu 1 sygnatariusze Konwencji, na terytorium których znajduje się statek powietrzny oraz pasażerowie i załoga, mają obowiązek ułatwienia tak szybko, jak jest to możliwe, pasażerom i załodze kontynuacji podróży oraz bez zwłoki zwrócenia osobom uprawnionym statku powietrznego i jego ładunku.

Kolejny artykuł 10 dotyczy kwestii wzajemnej pomocy prawnej pomiędzy umawiającymi się państwami w związku z przestępstwami bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi. Artykuł 11 stwierdza zaś, że wszelkie istotne informacje znajdujące się w posiadaniu państw umawiających się, a dotyczące okoliczności przestępstwa oraz środków zastosowanych względem sprawcy lub domniemanego sprawcy przestępstwa oraz w szczególności wyników postępowania ekstradycyjnego lub każdego innego postępowania prawnego, mają zostać przekazane Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuły następne dotyczą kwestii nieco mniej ważnych dla bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, regulując takie kwestie, jak m.in.: kto ma rozstrzygać

---

<sup>22</sup> Ibidem, s.153.

powstałe spory wynikające z interpretacji lub stosowania umowy; czas wyłożenia Konwencji do podpisu; kto ją ratyfikuje; kiedy wchodzi w życie itp.

Niemniej warto wspomnieć artykuł 12, ustęp 1, który mówi o tym, że spór między umawiającymi się państwami dotyczący interpretacji lub stosowania Konwencji, który nie może być rozstrzygnięty drogą negocjacji, będzie na prośbę jednego z nich poddany arbitrażowi. Jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty takiego żądania strony nie dojdą do porozumienia w sprawie arbitrażu, każda ze stron może skierować spór do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości.

Konwencja Haska regulując sprawy dotyczące bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi stanowiła przełom w zwalczaniu terroryzmu lotniczego (głównie *hijackingu*) przede wszystkim dzięki uregulowaniu instytucji ekstradycji. Dzięki temu jej państwa-sygnatariusze są zobowiązane w przypadku, gdy nie ustanawiają własnej jurysdykcji karnej wykonywanej zgodnie z przepisami prawa wewnętrznego, do zastosowania ekstradycji. Tak więc pojawia się pewien obowiązek, gdyż musi być zastosowana jedna z dwóch instytucji. Z tego względu często określa się umowę haską Konwencją Ekstradycyjną.

Trzeba też zauważyć, że Konwencja Haska uznaje kompetencje państw przynależności statku powietrznego w zakresie jurysdykcji wobec czynów popełnionych na pokładzie statku i nakłada obowiązek jej wykonania. Ponadto uznaje jurysdykcję kryminalną każdego innego państwa ustanowioną przez jego prawo, jednak bez prawa ingerencji wobec statku powietrznego w locie. (Z wyjątkiem określonych przypadków, tzn. wtedy, gdy przestępstwo wywiera skutki na terytorium danego państwa, jest popełnione przez obywatela lub na szkodę obywatela danego państwa albo na szkodę danego państwa lub przeciw jego przepisom o ruchu lotniczym, albo gdy wykonywanie jurysdykcji jest konieczne, aby zapewnić wykonanie zobowiązań państwa zgodnie z międzynarodową umową wielostronną). Trzeba wreszcie zauważyć, iż Konwencja Haska była odpowiedzią nie tylko na wzrost liczby uprowadzeń samolotów czy też innych aktów terroryzmu skierowanych przeciwko lotnictwu cywilnemu, ale także na braki w Konwencji Tokijskiej.

### **Konwencja Montrealska a bezprawne czyny skierowane przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego**

Konwencja o ściganiu sprawców bezprawnych czynów naruszających bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego przyjęta w Montrealu 1 października 1971 r. określa bezprawne zamachy godzące w bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, łącznie z sabotażem i niszczeniem statków powietrznych oraz uszkodzaniem udogodnień dla żeglugi powietrznej. Ponadto ustala obowiązek surowego karania tych czynów oraz szereg zasad postępowania podobnych do przyjętych

w Konwencji Haskiej. Jak słusznie wskazuje Z.Galicki: „posiada ona w sumie, z wyjątkiem określenia czynów przestępczych będących jej przedmiotem i wprowadzenia obowiązku podjęcia środków dla zapobiegania tym czynom, dość mało elementów oryginalnych. Stanowi natomiast ciekawy przykład wpływów i zastosowań elementów pochodzących z różnych źródeł”.<sup>23</sup>

Określenie przestępstw będących przedmiotem Konwencji Montrealskiej znajdujemy w jej artykule 1:

„1. Popelnia przestępstwo każda osoba, która bezprawnie i umyślnie:

a) dokonuje aktu przemocy wobec osoby znajdującej się na pokładzie statku powietrznego będącego w locie, jeżeli czyn ten może zagrażać bezpieczeństwu tego statku powietrznego; lub

b) niszczy statek powietrzny będący w służbie lub powoduje jego uszkodzenie, które czyni go niezdolnym do lotu lub które może stworzyć zagrożenie dla jego bezpieczeństwa w locie; lub

c) umieszcza lub powoduje umieszczenie w jakikolwiek sposób na statku powietrznym będącym w służbie urządzeń lub substancji, które mogą ten statek zniszczyć lub spowodować jego uszkodzenie czyniące go niezdolnym do lotu lub mogące stworzyć zagrożenie jego bezpieczeństwa w locie; albo

d) niszczy lub uszkadza lotnicze urządzenie nawigacyjne lub zakłóca ich działanie, jeżeli czyn taki może zagrazić bezpieczeństwu statku powietrznego w locie; lub

e) przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, stwarzając w ten sposób zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie.

1 bis. Ktokolwiek popelnia przestępstwo, jeżeli bezprawnie i umyślnie, używając urządzeń, substancji lub broni:

a) dokonuje aktu przemocy wobec osoby znajdującej się w porcie lotniczym służącym międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu, który powoduje lub może spowodować poważne obrażenia lub śmierć; lub

b) niszczy lub poważnie uszkadza instalacje portu lotniczego służące międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu, lub znajdujący się tam statek powietrzny nie będący w służbie, bądź wywołuje przerwę w pracach portu lotniczego.

2. Popelnia także przestępstwo każda osoba, która:

a) usiłuje popelnić którekolwiek z przestępstw wymienionych w ustępie 1 lub ustępie 1 bis niniejszego artykułu lub

b) współdziała z osobą, która popelnia lub usiłuje popelnić takie przestępstwo”.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> Z.Galicki, Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciw bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, „Sprawy Międzynarodowe”, nr 12/1971, s.86.

<sup>24</sup> Por.: Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego (23.09.1971, Montreal); Protokół w sprawie zwalczania bezprawnych aktów

Od razu należy wskazać na słuszne rozróżnienie wprowadzone w artykule 1 na sprawstwa przestępstwa (paragrafy 1 i 1 bis) oraz współsprawstwa, usiłowania i spiskowania w celu popełnienia przestępstwa (paragraf 2).

Jako pierwszy i podstawowy element charakteryzujący sposób dokonania wyżej wymienionych czynów przestępczych Konwencja Montrealska, podobnie jak dwie pozostałe Konwencje, wskazuje bezprawny charakter działania sprawców tychże czynów. Jak się wydaje, pod pojęciem tym należy rozumieć sprzeczność czynu z normą prawa karnego państwa-strony tej Konwencji. Kolejnym jest uzależnienie odpowiedzialności sprawcy czynu od elementu winy i to winy umyślnej. Więcej trudności nastroczać może precyzyjne określenie form tejże winy, choć sformułowania zawarte w Konwencji nie wykluczają, a nawet zdają się dopuszczać, objęcie nią obok zamiaru bezpośredniego, także zamiaru ewentualnego. Odmiennie do Konwencji Tokijskiej i Haskiej, Konwencja Montrealska ujmuje kwestię użycia lub groźby użycia siły lub przemocy. Według jej postanowień, samo bowiem zastosowanie przemocy na pokładzie statku powietrznego w locie stanowi samoistne przestępstwo, podczas gdy w dwóch wcześniejszych Konwencjach może ono stanowić jedynie element ogólniejszego pojęcia. Godnym podkreślenia jest fakt, że zgodnie z postulatami doktryny, w myśl artykułu 1 Konwencji Montrealskiej za przestępstwo należy uznać wszelką przemoc, w tym np. zastosowanie trucizn.

W odniesieniu do kolejnych postanowień Konwencji wyłania się kwestia kwalifikacji prawnej czynów i podstaw karania. Zawiera ona analogiczne do Konwencji Haskiej rozwiązanie w postaci ustanowienia obowiązku państw poddania surowym karom przestępstw wymienionych w artykule 1.<sup>25</sup>

Dla zapewnienia skutecznego działania omawianych regulacji, niezbędne jest, oprócz samego określenia w przepisach prawa międzynarodowego definicji czynu przestępczego, wskazanie właściwego zakresu zastosowania. Konwencja Montrealska, w odróżnieniu do Konwencji Haskiej, nie zawiera jednolitego określenia miejsca, w którym popełniane są czyny będące jej przedmiotem. Kryterium pokładu statku powietrznego będącego w locie pojawia się jedynie w stosunku do czynu określonego w artykule 1, paragraf 1, punkt a, tj. aktu przemocy wobec osoby na pokładzie statku powietrznego w locie. Ograniczenie to nie znajduje zastosowania do innych czynów przestępczych. Wszystkie bowiem czyny, wymienione w artykule 1, stanowią przestępstwa w świetle Konwencji, gdy w efekcie powodują zagrożenie statku powietrznego w locie (o ile nie czynią go niezdolnym do lotu – artykuł 1, paragraf 1, punkty b i c oraz zmiany wprowadzone Protokołem Dodatkowym, o czym poniżej).

---

*przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu* w: P.Durys, F.Jasiński, *Wybór aktów prawnych do nauki międzynarodowego...*, op.cit.

<sup>25</sup> Ibidem, s.106.



Pojęcie statku powietrznego w locie zostało zawarte w artykule 2, punkt a i obejmuje okres „*od chwili, gdy załadowanie zostało zakończone i wszystkie drzwi zewnętrzne zostały zamknięte, aż do chwili, gdy jedno z tych drzwi zostały otwarte w celu wylądowania*”.<sup>26</sup> Dokonano czasowego rozszerzenia tego pojęcia w przypadku przymusowego lądowania, gdy „*przyjmuje się, że lot trwa nadal aż do chwili przejęcia przez właściwe władze odpowiedzialności za statek powietrzny oraz osoby i mienie znajdujące się na pokładzie*”.<sup>27</sup>

Istotne *novum* zawiera artykuł 2, punkt b, który wprowadza pojęcie statku „w służbie”, tj. od momentu rozpoczęcia przez personel naziemny lub załogę przygotowywania go do określonego lotu aż do 24 godzin po każdym lądowaniu. (Nie może być to jednak okres krótszy od tego, w którym samolot jest uważany za będący w locie.)

Kolejne zróżnicowanie wprowadził Protokół Dodatkowy do Konwencji Montrealskiej z 1988 r. Na mocy przytoczonego wyżej ustępu 1 bis, dodanego do artykułu 1, wśród znamion przestępstwa wskazuje port lotniczy jako miejsce jego popełnienia. Czyn sprawcy w dalszym ciągu musi charakteryzować się bezprawnością i winą umyślną. Przestaje w tym przypadku wiązać wymóg, aby czyn w rezultacie zagrażał bezpieczeństwu statku powietrznego w locie. Wydaje się, iż rozszerzenie katalogu czynów podlegających Konwencji spowodowane było m.in. wzrostem aktów terrorystycznych dokonywanych na terenie portów lotniczych. Protokół jest jednak wiążący tylko dla państw, które go ratyfikowały, a więc są jego stronami.

Bez znaczenia dla zastosowania Konwencji Montrealskiej pozostaje fakt, czy statek powietrzny znajduje się w locie międzynarodowym czy krajowym. Analogicznie do dwóch wcześniejszych umów, Konwencja ta wyłącza zastosowanie swych przepisów do statków będących w służbie wojskowej, celnej lub policyjnej (artykuł 4, ustęp 1). Poza tym wyłączeniem, ma ona zastosowanie do wszelkich podlegających jej przestępstw (z wyjątkiem niszczenia lub uszkodzenia urządzeń żeglugi powietrznej) tylko wówczas, gdy: „*a) miejsce startu lub lądowania statku powietrznego, rzeczywiste lub zamierzone, jest położone poza terytorium Państwa rejestracji tego statku powietrznego; albo b) przestępstwo zostało popełnione na terytorium Państwa innego niż Państwo rejestracji statku powietrznego (artykuł 4, ust. 2)*”.<sup>28</sup>

Wyłączenie powyższe nie ma zastosowania, jeżeli sprawca lub domniemany sprawca przestępstwa znajduje się na terytorium innego państwa niż państwo rejestracji statku powietrznego (artykuł 4, ustęp 3). Natomiast w przypadku niszczenia lub uszkodzenia lotniczych urządzeń nawigacyjnych, Konwencja ma zastosowanie tylko wtedy, gdy są one używane w międzynarodowej żegludze

---

<sup>26</sup> Ibidem.

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> Ibidem.

powietrznej (artykuł 4, ustęp 5). Konwencja zawiera także specjalne postanowienia, zgodnie z którymi zastosowanie jej przepisów wobec samolotów eksploatowanych przez organizacje wspólnej eksploatacji przewozu lotniczego oraz międzynarodowe agencje eksploatacyjne ma miejsce wówczas, gdy samoloty te nie są eksploatowane na zasadzie narodowej i podlegają przepisom specjalnej rezolucji Rady ICAO z 14 grudnia 1967 r.

Kolejnym wyłaniającym się zagadnieniem są zasady ścigania, tj. zasady pozwalające ustalić, czyje władze państwowe są właściwe dla prowadzenia postępowania karnego. Konwencja Montrealska, podobnie jak Konwencja Haska, przewiduje możliwość zbiegu kompetencji jurysdykcyjnych, jak również zasadę uniwersalności ścigania sprawców aktów terroryzmu lotniczego. Umawiające się państwa mają obowiązek podjęcia niezbędnych środków w celu ustanowienia jurysdykcji wobec przestępstw popełnionych w stosunku do lotnictwa cywilnego. Jurysdykcję w tym przypadku posiada:

- 1) państwo rejestracji statku, przeciwko któremu lub na pokładzie którego popełniono przestępstwo,
- 2) państwo lądowania statku, na terytorium którego ląduje samolot z domniemanym sprawcą przestępstwa,
- 3) państwo, w którym, w przypadku wydzierżawienia statku bez załogi, posiada główną siedzibę swego przedsiębiorstwa lub miejsce stałego pobytu osoba eksploatująca statek, przeciwko któremu lub na pokładzie którego przestępstwo zostało popełnione,
- 4) państwo, na którego terytorium dane przestępstwo zostało popełnione.

Konwencja nie rozstrzyga sprawy pierwszeństwa w przypadku zbiegu kompetencji państw.

Jej artykuł 6 jest wierną kopią postanowień Konwencji Haskiej w zakresie procedury zatrzymania pod nadzorem sprawców, wstępnego dochodzenia oraz informowania właściwych państw o dokonanych w związku z tym czynnościach. Obowiązek taki spoczywa na państwie-stronie Konwencji, na terytorium którego znajduje się sprawca przestępstwa. Oprócz tego artykuł 7 nakłada na umawiające się państwo, jeżeli nie wydaje ono domniemanego sprawcy przestępstwa znajdującego się na jego terytorium, bezwarunkowy obowiązek przeprowadzenia postępowania karnego, traktując przestępstwa określone w Konwencji jak określone w prawie wewnętrznym przestępstwa pospolite o „*poważnym charakterze*”.

Także w zakresie ekstradycji Konwencja Montrealska powieliła rozwiązania Konwencji Haskiej. Zgodnie z postanowieniami jej artykułu 8, przestępstwa w niej określone mają być uważane za objęte istniejącymi umowami ekstradycyjnymi oraz mają zostać włączone do umów przyszłych. Dla uznania przestępstwa za podlegające ekstradycji, w stosunku do państw nie uzależniających wydania od istnienia umowy, właściwe jest prawo wewnętrzne państwa, do którego skierowano wniosek o ekstradycję. Sama Konwencja może stanowić jej

fakultatywną podstawę przy braku umowy. Legitymowane do wystąpienia z wnioskiem o ekstradycję są państwa posiadające na podstawie artykułu 5 Konwencji uprawnienia jurysdykcyjne.

Zobowiązanie się państw-stron do podjęcia wszelkich możliwych w praktyce środków (artykuł 10, ustęp 1) uważa się za *novum* wprowadzone do Konwencji. Nowym przepisem jest także artykuł 12 zobowiązujący państwo dysponujące przypuszczeniem popełnienia któregośkolwiek z tych przestępstw, do poinformowania o tym państw, którym w jego przekonaniu przysługują uprawnienia z artykułu 5. Bez zmian w stosunku do Konwencji Haskiej pozostały regulacje dotyczące udzielania sobie najszerzej pomocy w związku z postępowaniem karnym wobec sprawców przestępstw (artykuł 11) i obowiązek informacji Rady ICAO (artykuł 13).

Drogą przewidzianą dla rozstrzygnięcia ewentualnych sporów jest arbitraż, z właściwością Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w przypadku niemożności jego powołania. Uwzględniono także możliwość zgłaszania przez państwa zastrzeżeń uchylających wobec nich skutki tego postanowienia.

## **Podsumowanie**

Konwencja Montrealska wraz z wcześniejszymi Konwencjami: Tokijską i Haską oraz uzupełniającym ją Protokołem Dodatkowym miały tworzyć spójny zespół norm prawa międzynarodowego, którego celem było przywrócenie bezpieczeństwa podróży powietrznych. Konwencje te były więc odpowiedzią na wzrost na przełomie lat 60. i 70. liczby uprowadzeń samolotów oraz aktów terrorystycznych w stosunku do statków powietrznych i ich infrastruktury lotniczej. Społeczność międzynarodowa uznała, że istnieje potrzeba utworzenia konwencji czy też odpowiedniego systemu prawnego, który ukróciłby ten proceder.

Jednak nadzieje pokładane w przyjętych Konwencjach nie całkiem się spełniły. Szereg państw w ogóle nie stało się stronami konwencji, a inne, mimo ratyfikowania tych aktów, stosują je dowolnie. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy jest fakt, iż pewna część przestępstw skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego jest popełniana z pobudek czysto politycznych, co komplikuje wypracowanie wspólnego podejścia do tego problemu.

Jednakże należy raz jeszcze podkreślić, że wszystkie trzy Konwencje zwiększają bezpieczeństwo samolotów oraz podróżujących nimi pasażerów dzięki wprowadzeniu nieuchronności poniesienia konsekwencji prawnych (karnych) za łamanie prawa do bezpiecznego poruszania się statków powietrznych poprzez ich uprowadzenie czy też zamachy bombowe i inne akcje sabotażowe skierowane przeciwko samolotom i urządzeniom naziemnym. Z drugiej jednak strony wydarzenia z 11 września 2001 r. dobitnie wskazują, iż przydałby się

nowy system lub też konwencja lepiej przystosowana do współczesności i zagrożeń, jakie niesie XXI wiek. Naiwnością byłoby bowiem oczekiwanie, że stulecie to będzie wiekiem Kantowskiego wiecznego pokoju, w którym ludzie będą wolni od ataków terrorystycznych, a człowiek będzie traktowany jako cel sam w sobie, a nigdy tylko jako środek. Wydaje się raczej, iż ostatnie wydarzenia skłaniają nas do przyznania racji Hobbsowskiej teorii stanu natury, gdzie człowiek człowiekowi jest wilkiem.